

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/CE/56-INFORME  
19/05/00

**LVI REUNIÓN DEL COMITE EJECUTIVO**

**(Quito, Ecuador, 10 y 11 de mayo de 2000)**

**INFORME**

**Presidencia, lugar y fecha de la Reunión**

1. Bajo la presidencia del Arquitecto Juan Pablo Langlois V., Presidente de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se celebró la LVI Reunión del Comité Ejecutivo los días 10 y 11 de mayo de 2000 en Quito, Ecuador, en el salón “Amazonas” del Hotel JW Marriot.

**Secretaría y participantes**

2. La Secretaría estuvo a cargo del señor Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron en la Reunión 62 delegados representando a 15 de los Estados miembros, 1 entidad gubernamental y 7 organismos internacionales. La lista completa de los participantes figura como **Adjunto 1**.

**Ceremonia de apertura**

3. El Señor Brigadier General César Naranjo Avila, Director General de Aviación Civil del Ecuador, dio la bienvenida a las delegaciones participantes. A continuación, el Presidente de la CLAC, Arquitecto Juan Pablo Langlois, agradeció a las Autoridades Ecuatorianas por la oportunidad de celebrar una reunión del Comité Ejecutivo en ese país. Por último, el Señor Almirante Hugo Unda Aguirre, Ministro de Defensa Nacional y Presidente del Consejo de Aviación Civil del Ecuador, inauguró oficialmente la reunión. El texto de los discursos aparece como **Adjuntos 2, 3 y 4**, respectivamente

**Orden del Día**

4. El Comité Ejecutivo adoptó el Orden del Día, tal como se detalla en el **Adjunto 5** del presente informe.

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Examen y aprobación de las conclusiones de la Quinta Reunión del  
Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del  
Transporte Aéreo (GEPEJTA/5) (Lima, Perú, 8 y 9 de marzo de 2000)**

Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/02

5. La Secretaría presentó la nota de Estudio CLAC/CE/56-NE/02, mediante la cual se sometía a consideración del Comité Ejecutivo el Informe de la Quinta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/5), realizada en la ciudad de Lima, Perú, los días 8 y 9 de marzo de 2000. Al respecto, el Secretario fue presentando punto por punto los temas discutidos y las conclusiones alcanzadas en la citada reunión:

**Panel sobre Seguridad Aeroportuaria: “La Seguridad ante todo” (Cuestión 1 del Orden del Día). *Tarea No. 11 del Comité Ejecutivo***

6. La Secretaría se refirió al Panel sobre Seguridad Aeroportuaria “La Seguridad ante todo”, en el que participaron los siguientes expositores:

- a) Señor Julio Poyo-Guerrero, Jefe de Seguridad de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), con sede en Madrid, sobre el tema “*La filosofía de la seguridad*”.
- b) Señora Manuela Guill, Especialista en Seguridad de la Aviación, en la sede de la Organización de Aviación Civil Internacional, en Montreal, Canadá, sobre el tema “*Metodología para la evaluación de amenazas y respuesta de la seguridad*”.
- c) Señor Héctor Vela, Oficial de enlace de la FAA/USA para el cono sur, con base en Buenos Aires, Argentina, sobre el tema “*Programa de seguridad de la FAA*”.
- d) Señor Manuel Raúl Tavera, Jefe del Escuadrón Aeroparque de la Policía Aeronáutica Nacional de Argentina, sobre el tema “*América Latina y la seguridad aeroportuaria*”.

7. Dentro de las consideraciones planteadas, los Expertos observaron la necesidad de que en un futuro, las conferencias, reuniones, etc., sobre temas de seguridad aeroportuaria, sean co-organizados y copatrocinados por la OACI y la CLAC junto con los otros organismos o Estados, a fin de aunar experiencias y evitar la duplicidad de esfuerzos, todo esto en virtud de que en la región se había iniciado un proceso de conferencias sobre seguridad aeroportuaria. En ese sentido, el Comité Ejecutivo invitó a las Autoridades Uruguayas y a la FAA de los Estados Unidos para que aunasen esfuerzos con la OACI y la CLAC en la realización del evento que tenían programado para el mes de octubre; tomando en cuenta además que para el mismo mes, la OACI realizaría un Seminario AVSEC/FAL.

8. Asimismo, consideraron que era necesario instar a los Estados miembros a que establezcan un esquema de análisis de amenazas y continuar con el desarrollo de los planes maestros de seguridad aeroportuaria, de acuerdo con el Apéndice del Anexo 17.

9. Por otro lado, consideraron la necesidad de que este tema debía establecerse como tarea prioritaria en el programa de trabajo del próximo bienio y finalmente elaborar una lista de chequeo sobre aspectos de seguridad aeroportuaria, para aplicarla en los países latinoamericanos.

## **Conclusión**

10. Acogiendo favorablemente las sugerencias presentadas por el GEPEJTA, el Comité Ejecutivo acordó lo siguiente:

- a) Apoyar la iniciativa del GEPEJTA, en el sentido que, en el futuro, las conferencias, reuniones, simposiums, etc., que traten temas sobre seguridad aeroportuaria, organizados por los Estados miembros o cualquier otro organismo, sean co-organizados y co-patrocinados por la OACI y la CLAC, a fin de aunar experiencias y evitar la duplicidad de esfuerzos.
- b) Instar a los Estados de la región a establecer un esquema de análisis de amenazas y continuar con el desarrollo de los planes maestros de seguridad aeroportuaria de cada país, de conformidad con el Apéndice del Anexo 17.
- c) Establecer como tarea prioritaria, en el programa de trabajo del próximo bienio, el estudio para la adopción de una política regional en materia de seguridad aeroportuaria.
- d) Encargar al Grupo de Expertos que trabajará sobre el tema, en el próximo bienio, la elaboración de una lista de chequeo que permita evaluar la situación de los países en materia de seguridad aeroportuaria.

### **Revisión del Proyecto de Resolución que reemplazará a la Resolución A12-1 (Cuestión 2 del Orden del Día).**

## **Tarea No. 15.3 del Comité Ejecutivo**

11. La Secretaría sometió a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto de Resolución que reemplazaría a la Resolución A12-1, recordando que debido a la complejidad del tema, durante el GEPEJTA/5 se había constituido un pequeño “Comité de Redacción”, el mismo que elaboró un documento, en el que se consideraron las propuestas de Cuba, Colombia y ALADA. Se informó que este documento había sido acogido favorablemente por los expertos, quienes acordaron, por unanimidad, someterlo a consideración del Comité Ejecutivo.

12. Durante el debate, los delegados de Colombia y Cuba presentaron nuevamente sus inquietudes, respecto a la redacción del punto “competitividad”. Sin embargo, la mayoría de los Estados consideró que se debería mantener el texto presentado por el GEPEJTA. De igual forma, los delegados consideraron conveniente eliminar el ítem III del Proyecto de Resolución, partiendo de las sugerencias del Grupo *ad hoc* encargado de la revisión y actualización de las Decisiones de la CLAC, en el sentido de que las decisiones que iban a ser derogadas debían aparecer en un solo Proyecto de Resolución (Proyecto de Resolución A14-R).

13. Uno de los delegados sugirió al Comité Ejecutivo, que el proyecto de resolución que reemplace a la A12-1 cuando se presente a la Asamblea, se lo haga mediante un formato que permita observar las diferencias de los dos documentos.

## **Conclusión**

14. El Comité Ejecutivo aprobó el texto del Proyecto de Resolución que reemplazará a la Resolución A12-1 a fin de presentarlo a la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC para su aprobación; y encargó a la Secretaría que, cuando presente el proyecto a la Asamblea, se adjunte un cuadro comparativo de las dos Resoluciones.

**Informe del Grupo *ad hoc* encargado del establecimiento de un mecanismo regional para el cobro de tasas y/o derechos de sobrevuelo (Colombia (relator), Panamá y Paraguay) (Cuestión 3 del Orden del Día).**

**Tarea No. 5 de la Secretaría**

15. La Secretaría informó sobre la notas de estudio que habían sido presentadas durante el LV Comité Ejecutivo (Lima, Perú, noviembre de 1999), y sobre la información recibida mediante la encuesta circulada a los Estados miembros, con el propósito de observar la situación actual de los sistemas de cobro de los derechos de sobrevuelo.

16. Informó también, acerca de la sugerencia de Colombia de que cada país evalúe la posibilidad de adoptar ciertas medidas que simplifiquen el sistema de facturación de los sobrevuelos. Además, que se adopte, para los explotadores de aeronaves que no tenían domicilio en el país sobrevolado, un sistema de pago previo para evitar la facturación y generación de cartera morosa; y, en los casos en que un Estado no pudiese aplicar el cobro previo, se establezcan garantías que respalden los créditos correspondientes.

17. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente las propuestas del GEPEJTA, las mismas que solucionarían el serio problema que atraviesan los Estados respecto a la cartera morosa por estos servicios. El representante de AITAL, por su parte, expresó que el cobro anticipado de los derechos de sobrevuelo implicaba un problema financiero para las compañías aéreas, las mismas que no

siempre estaban en condiciones de realizar pagos previos, y sugirió al Comité Ejecutivo que exoneren del pago previo a las compañías aéreas que venían cumpliendo puntualmente.

### **Conclusión**

18. Tomando en consideración las sugerencias del GEPEJTA, el Comité Ejecutivo encargó a Colombia, en su calidad de Relator del Grupo *ad hoc*, la elaboración de un Proyecto de Recomendación para ser presentado a la Asamblea, tomando como base las siguientes consideraciones:

- Simplificación de los sistemas de facturación de los sobrevuelos.
- Adopción un sistema de pago previo para los explotadores de aeronaves que no tienen domicilio en un país sobrevolado, de manera que se evite la facturación y generación de cartera morosa que se vuelve de difícil recuperación.
- El sistema de pago previo debería ser lo suficientemente simple, de tal forma que permita una autoliquidación rápida y sencilla por parte del explotador de la aeronave.
- Paralelamente, el Estado debería destinar una cuenta bancaria específica para la recepción de los pagos previos.
- Si un Estado no pudiera aplicar el pago previo, se debería adoptar garantías que respalden los créditos correspondientes.

Análisis del Proyecto de Directriz de Procedimientos para las reuniones de coordinación en las Conferencias Mundiales de la OACI (Cuestión 4 del Orden del Día).

## **Tareas No. 14 de la Secretaría**

19. La Secretaría sometió a consideración del Comité Ejecutivo el Proyecto de “Directriz de Procedimientos para las Reuniones de Coordinación” de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI, el mismo que previamente había sido revisado por el GEPEJTA.

### **Conclusión**

20. El Comité Ejecutivo aprobó por unanimidad y sin comentarios el Proyecto de Directriz presentado, cuya copia aparece como **Adjunto 6**.

Seguimiento de los aspectos económico-financieros, jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM (Cuestión 5 del Orden del Día).

### **Tarea No. 4 del Comité Ejecutivo**

21. La Secretaría se refirió a la nota de estudio que había presentado Cuba, en la que

informaba sobre los asuntos tratados durante la Quinta Reunión del Subgrupo de Coordinación e Implantación CNS/ATM, en lo referente a los aspectos jurídicos e institucionales, reunión para la cual su país había sido designado como Observador de la CLAC y en donde se acordó impulsar la celebración de reuniones de trabajo del Grupo de Tareas que se encargaría de los asuntos económicos, institucionales y jurídicos.

22. En dicha nota de estudio se informaba además sobre la Novena Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/9), convocada por la OACI para los días comprendidos entre el 7 y el 12 de agosto del presente año en Río de Janeiro, Brasil, motivo por el cual se había solicitado la designación de un Observador de la CLAC a la autoridad aeronáutica del país sede.

23. Por su parte, la delegada de Cuba informó que el Grupo de Tarea sobre aspectos institucionales de coordinación de la implantación CNS/ATM del GREPECAS ya había sido convocado para una tercera reunión en la ciudad de Santiago de Chile, del 12 al 14 de junio del presente año, y que dicho Grupo contaba con términos de referencia muy concretos.

### **Conclusión**

24. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente lo sugerido por el GEPEJTA e instó a los Estados que forman parte del Grupo de Tarea señalado que realicen todos sus esfuerzos para enviar a sus delegados a la reunión convocada para junio del presente año, en la ciudad de Santiago de Chile, tomando en cuenta la importancia que la CLAC le viene dando a los temas económicos, institucionales y jurídicos de los sistemas CNS/ATM.

### **Seguimiento y evaluación de los aspectos económicos, políticos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y subregional (Cuestión 6 del Orden del Día).**

#### ***Tarea No. 5 del Comité Ejecutivo***

25. La Secretaría informó sobre el seguimiento de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo, particularmente sobre los últimos acontecimientos con respecto a la Quinta Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Sistema de Transporte Aéreo Subregional - Acuerdo de Fortaleza (Lima, Perú, 25 de noviembre de 1999); Reunión Informal del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) (Lima, Perú, 24 de noviembre de 1999); Reunión Extraordinaria del CAAA (Lima, Perú, 25 de noviembre de 1999); la Conferencia Ministerial "La Aviación en el siglo XXI" - Más allá de los cielos abiertos (Chicago, Estados Unidos, del 5 al 7 de diciembre de 1999) y la Ronda de Negociaciones sobre Servicios en el marco del ALCA (Miami, Estados Unidos, 29 de febrero de 2000).

26. Asimismo, informó sobre la puesta en vigor del Acuerdo de Fortaleza, desde el 9 de abril de 1999; y que ya eran cuatro los Estados miembros que hasta esa fecha habían depositado el instrumento de ratificación: Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

### **Conclusión**

27. Luego de tomar conocimiento de la información proporcionada, el Comité

Ejecutivo encargó a la Secretaría que continúe con el seguimiento de los procesos de integración, mundial, regional y subregional, tal como lo venía haciendo.

Análisis de la encuesta sobre la aplicación del Plan Modelo de la OACI para el establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación (Cuestión 7 del Orden del Día).

***Tarea No. 6 del Comité Ejecutivo***

28. La Secretaría sometió a consideración del Comité Ejecutivo la lista de chequeo sobre facilitación, la misma que, en términos generales, permitiría a las autoridades aeroportuarias observar el cumplimiento de las principales normas y métodos recomendados que contiene el Anexo 9 al Convenio de Chicago y para cuya elaboración se había tomado como base el trabajo que realizaba el Oficial Regional de Transporte Aéreo de la OACI en sus misiones a los Estados.
29. Informó además sobre la comunicación que había circulado a los Estados, solicitando el estado de avance en la implementación del Plan Modelo para un Programa de Facilitación del Transporte Aéreo.
30. Durante el debate, los delegados consideraron que éste era un tema de suma importancia para la región y que debía impulsarse con toda la fuerza que el caso requiere, motivo por el cual consideraban conveniente insistir a los Estados que aun no habían respondido a la comunicación de la Secretaría sobre el “Plan Modelo de Facilitación”, a que lo hagan lo antes posible, así como implementar dicho Plan en sus respectivos Estados.
31. Asimismo, se acogió favorablemente la lista de chequeo presentada para que, en un tiempo perentorio, los Estados devuelvan a la Secretaría el documento debidamente completado; y, esta última, presente un informe sobre la situación regional, todo esto con el propósito de que la CLAC

pueda adoptar las medidas más apropiadas para mejorar la facilitación en los aeropuertos de sus Estados miembros.

## **Conclusión**

32. Luego del debate, el Comité Ejecutivo concluyó lo siguiente:

- a) Aprobar la “lista de chequeo” elaborada por la Secretaría y su circulación entre los Estados miembros para obtener la información que permita conocer con mayor certeza sobre la situación regional en materia de facilitación aeroportuaria y se puedan adoptar las medidas apropiadas.
- b) Exhortar a los Estados para que inicien la evaluación de la aplicación del Anexo 9 en sus aeropuertos, utilizando la “lista de chequeo” referida y procedan lo antes posible a notificar las diferencias a la OACI, si fuera el caso.
- c) Instar a los Estados que aun no han respondido la comunicación de la Secretaría referente a la implementación del Plan Modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, a que lo hagan lo antes posible.

Seguimiento sobre la implantación de los Sistemas de Registro Electrónico de Tarifas y Billetes de Pasajes Electrónicos a nivel regional (Cuestión 8 del Orden del Día).

## ***Tarea No. 7 del Comité Ejecutivo***

33. La Secretaría informó sobre los dos temas que había analizado el GEPEJTA en su última reunión: Sistemas de registro electrónico de tarifas (SET) y sistemas electrónicos de emisión de boletos, considerando que estos temas debían mantenerse en el Programa de Trabajo, en tanto vaya avanzando, para ulteriormente adoptar alguna medida o directriz en el ámbito regional.

34. Por otro lado, informó que el GEPEJTA también había analizado el tema de las “comisiones” que se debían pagar a los agentes por la emisión de boletos, tema que había sido discutido debido a los recientes reclamos en la región por la disminución en el pago de comisiones por parte de la compañías de Estados Unidos de Norteamérica a las agencias de viaje.

35. En materia de registro electrónico de tarifas, el Comité Ejecutivo consideró la necesidad de propiciar la coordinación de los Estados miembros a fin de obtener un desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo, lo cual representaba grandes ventajas para las administraciones de aviación civil de la región.

36. Con respecto a los sistemas electrónicos de emisión de boletos, la Secretaría informó que se había circulado una carta a los Estados solicitando su legislación respecto a la emisión de este tipo de boletos, y que, con la información pertinente, se someterá este asunto nuevamente a discusión en el GEPEJTA.

37. Respecto a las comisiones en la venta y emisión de boletos, el Comité Ejecutivo consideró que este asunto era potestad de cada Estado en cuanto a establecer las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, incluyendo la aplicación de tarifas.



## **Conclusión**

38. Luego del debate, el Comité Ejecutivo acogió favorablemente las sugerencias de los Expertos y acordó lo siguiente:

- a) Instar a los Estados a que tomen las medidas pertinentes a fin de obtener un desarrollo ordenado, utilizando de la mejor manera posible el registro electrónico de tarifas, lo cual traería consigo algunas ventajas para las administraciones de aviación civil de la región.
- b) Encargar a la Secretaría que, luego de recibir la información de los Estados sobre la legislación en materia de emisión de billetes electrónicos, elabore un informe detallado para la próxima reunión del Grupo de Expertos.
- c) Sobre las comisiones de las líneas aéreas a sus agentes, instar a los Estados miembros a que propicien condiciones apropiadas que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo.

### **Alianzas y cooperación en la industria del transporte aéreo y su repercusión en materia económica y de reglamentación (Cuestión 9 del Orden del Día).**

#### **Tarea No. 9 del Comité Ejecutivo**

39. La Secretaría informó sobre la nota de estudio que había sido presentada por AITAL, en la que se dieron a conocer los avances de la región sobre la globalización y el transporte aéreo, las alianzas, los códigos compartidos y los “conglomerados” internacionales.

40. Con relación a la globalización y el transporte aéreo, informó que la progresiva liberación de la economía y del comercio había llevado a la globalización de muchos sectores en general, con predominio de los intereses de los países más desarrollados. Asimismo, que la justificación de la globalización en Latinoamérica podría afectar el verdadero ejercicio del poder de soberanía que cada Estado pudiese tener y que debía observarse el futuro del principio de propiedad sustancial y control efectivo.

41. Con respecto a las alianzas estratégicas entre compañías aéreas, éstas cubrían la necesidad de apoyo recíproco entre compañías en un mundo globalizado, siendo una manera de sobrepasar las barreras bilaterales en materia de derechos de tráfico. Sobre los códigos compartidos, se observó que se trataba de un instrumento muy eficaz para el desarrollo de mercados difíciles de explotar directamente y para la racionalización de los ingresos de las compañías participantes.

42. En ese orden de ideas, los delegados observaron que, en la región Latinoamericana, la aviación comercial venía atravesando una profunda crisis, como resultado de la crisis económica de los propios países.

## **Conclusión**

43. Luego del debate, el Comité Ejecutivo encargó a la Secretaría continuar con el seguimiento de esta tarea, con la colaboración de todos los Estados y de los organismos que congregan a las líneas aéreas (IATA y AITAL).

### **Revisión del “Reglamento del Sistema Regional para la Vigilancia de la**

**Seguridad Operacional” para ampliarla a la participación de observadores y otros organismos (Cuestión 10 del Orden del Día).**

### **Tarea No. 10 del Comité Ejecutivo**

44. La Secretaría informó sobre la propuesta del GEPEJTA para la modificación al Reglamento y al Acuerdo del Sistema Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, de tal forma que otras entidades puedan incorporarse al Sistema en calidad de observadores.

45. Durante el debate, la Secretaría informó que el día 9 de mayo de 2000, en la misma sede de la LVI reunión del Comité Ejecutivo, se había llevado a cabo la Tercera Reunión de la Junta General del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, en la que se habían propuesto nuevas enmiendas a los citados documentos y que el informe respectivo sería presentado por el Coordinador del Sistema cuando se discuta la cuestión 8 del Orden del Día.

### **Conclusión**

46. El Comité Ejecutivo acordó trasladar el análisis de este tema a la cuestión 8 del Orden del Día, junto con la presentación del informe de la Tercera Reunión de la Junta General del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

**Informe del Grupo *ad hoc* sobre revisión y actualización de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, AITAL y Secretaría (coordinador)) (Cuestión 11 del Orden del Día).**

### **Tareas No. 17 de la Secretaría y 13.1 del Comité Ejecutivo**

47. La Secretaría informó acerca de las dos primeras reuniones del Grupo *ad hoc* sobre la revisión y actualización de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC, en las que se analizaron un total de 101 Decisiones. Asimismo, informó sobre los cuatro primeros Proyectos de Decisión que habían sido elaborados y estudiados por el GEPEJTA.

48. De igual manera, el Secretario adelantó un informe general sobre la tercera reunión que el citado Grupo había llevado a cabo el día 8 de mayo de 2000, en la ciudad de Quito, Ecuador, en la que se avanzó con la revisión de nuevos Proyectos de Decisión, los mismos que serían analizados por el GEPEJTA en su próxima reunión (San José, Costa Rica, 11 de julio de 2000).

### **Conclusión**

49. El Comité Ejecutivo acogió con beneplácito el trabajo realizado en esta materia por el Grupo *ad hoc* y acordó trasladar el análisis de los cuatro primeros Proyectos de Decisión al punto 6 del Orden del Día (CLAC/CE/56-NE/07).

Seguimiento y evaluación de los procesos de privatización de aeropuertos e infraestructura aeronáutica (Cuestión 12 del Orden del Día).

## **Tarea No. 14 del Comité Ejecutivo**

50. La Secretaría informó sobre la nota de estudio presentada durante la Quinta Reunión del GEPEJTA, en la que se había tratado sobre el reciente seminario/foro sobre “Privatización de aeropuertos para las Regiones CAR/SAM/NAM”, convocado por la OACI (Guatemala, 13 - 16 de diciembre de 1999) y donde el Secretario de la CLAC participó como expositor. Informó además, sobre la tabla presentada en dicha nota de estudio, la misma que contenía, en forma resumida, la situación de los procesos de privatización en la mayoría de los Estados que formaban parte de la CLAC.

51. En esa oportunidad, también se refirió a la “Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea (ANSConf 2000)”, convocada por la OACI para el mes de junio del presente año, informando que este tema se tratará con mayor profundidad en la Cuestión 7 del Orden del Día de la presente reunión, ocasión en que presentaría el proyecto de nota de estudio que presentará la CLAC en la citada Conferencia.

52. Entre las conclusiones alcanzadas por los expertos, se había encargado a la Secretaría la preparación de una nota de estudio que contenga los siguientes temas: Participación privada (privatización y concesión), en la que se debe a conocer a la comunidad aeronáutica internacional la situación en la región; tasas y derechos aeroportuarios; protección contra el abuso de los monopolios; y necesidad de asistencia a los Estados para el análisis financiero en los procesos de privatización. En este sentido, la Secretaría manifestó que luego de trabajar en la elaboración del proyecto de nota de estudio y teniendo en cuenta la disponibilidad de información, el proyecto elaborado contendría todos esos elementos.

### **Conclusión**

53. El Comité Ejecutivo acordó analizar este tema cuando se discuta la Cuestión 7 del Orden del Día (CLAC/CE/56-NE/08).

Estudio para determinar la posibilidad de armonizar la reglamentación de los Estados miembros en materia de otorgamiento de permisos de operación (Cuestión 13 del Orden del Día).

## ***Tarea No. 15.2 del Comité Ejecutivo***

54. La Secretaría manifestó al Comité Ejecutivo que el Estado que había sido encargado de esta tarea, una vez más, no había estado presente en la reunión del Grupo de Expertos; tampoco se dispuso de la nota de estudio pertinente.

### **Conclusión**

55. En vista de lo sucedido, el Comité Ejecutivo encargó a la Secretaría realizar las gestiones pertinentes para que, el Estado encargado de dicha tarea, participe en la próxima reunión del Grupo de Expertos y presente la nota de estudio correspondiente.

La capacitación profesional en los Estados miembros. Necesidades para el próximo bienio (Cuestión 14 del Orden del Día).

## ***Tarea No. 10.2 de la Secretaría***

56. La Secretaría dio a conocer la información presentada en la nota de estudio pertinente con respecto a los siguientes cursos: Curso de “Derecho Aeronáutico”, organizado por

ALADA, que se llevó a cabo del 9 al 27 de agosto de 1999, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina; curso de “Economía y Gestión Empresarial del Transporte Aéreo”, que había estado previsto realizarse entre el 18 de octubre y el 19 de noviembre de 1999 y que lamentablemente se había suspendido por no contar con el número suficiente de participantes; “Curso de Introducción al Derecho Aeronáutico como Herramienta Gerencial” (módulo I), organizado por el Instituto Panamericano de Aviación Civil “Assad Kotaite”, el mismo que se realizaría del 17 al 28 de julio del presente año; y, finalmente “Curso de Administración de la Aviación Civil”, organizado por la Administración de Aviación Civil de Singapur, dentro del marco del Memorándum de Entendimiento firmado entre esa Administración y la CLAC, el mismo que se llevaría a cabo, del 9 al 15 de marzo del 2000.

57. Durante el debate, la Secretaría sugirió al Comité Ejecutivo que inste a los Estados a participar de los cursos apoyados por la CLAC, ya sea a través de su organismo nacional o a través de programas de cooperación técnica de la OACI. De igual forma, manifestó que se estaba evaluando la posibilidad de que los cursos ofrecidos por la Administración de Aviación Civil de Singapur se realicen durante el segundo semestre del año, a fin de que los Estados miembros puedan asistir y aprovechar las becas que ofrece este organismo.

### **Conclusión**

58. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información recibida y encargó a la Secretaría continuar con la tarea de difusión de los cursos apoyados por la CLAC y exhortó a los Estados miembros a enviar cursantes a los mismos.

Otros Asuntos (Cuestión 15 del Orden del Día).

59. En este punto, la Secretaría se refirió a la invitación que la IATA hizo, durante la Quinta reunión del GEPEJTA para la “Conferencia de Alto Nivel de Transporte Aéreo de las Américas” (28 y 29 de marzo del 2000) y el “Seminario de Regulación” (30 de marzo del 2000), eventos que se realizaron en el marco de la XI Feria Internacional del Aire y del Espacio – “FIDAE 2000” (Aeropuerto de Los Cerritos, Santiago de Chile, del 27 de marzo al 2 de abril de 2000).

### **Cuestión 2 del Orden del Día:**

### **Informe sobre la marcha del Programa de Trabajo de la CLAC (2000).**

Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/03  
Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/10

60. La Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/56-NE/03 referida al desarrollo del Programa de Trabajo aprobado por la última Asamblea Ordinaria, para lo que se había adjuntado el cuadro resumen pertinente, el mismo que contenía las tareas de los Órganos Subordinados, actualizado al primer trimestre de 2000. Dicha nota de estudio presentaba además una relación sucinta de cada una de las tareas, tanto de la Secretaría como del Comité Ejecutivo, para que se adopten las medidas necesarias para cumplir, de la mejor manera posible, con el programa de trabajo.

61. Los Delegados revisaron el estado de avance de cada una de las tareas y acogieron favorablemente la información proporcionada. Con respecto a la tarea No. 7 de la Secretaría, “Seguimiento y coordinación de acciones internacionales y regionales en materia de turismo”, el

Experto de Brasil informó que del 11 al 14 de abril del presente año, se había realizado en la OMC (Ginebra) la primera ronda de negociaciones del GATS. En dichas reuniones se discutió una propuesta para desarrollar un anexo propio para el turismo, y se había presentado un texto inicial que fue distribuido por la OMC con una propuesta de apertura simultánea de diversos sectores conexos al turismo, a fin de que se garantizara que los compromisos de liberación en el sector central (turismo) sean efectivamente ejercidos.

62. Informó además que, al respecto, Brasil había manifestado su preocupación con las implicaciones sistemáticas de tal propuesta, la misma que reduciría la flexibilidad concedida por el GATS a los Estados miembros, en términos de determinar los sectores a liberar y a qué ritmo se haría. En este sentido, manifestó que su país alentaba a todos los sectores, principalmente al de transporte aéreo, para que estudiaran y participaran activamente del tema, para evitar que la actividad aérea se vea afectada.

63. De otro lado, la Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/56-NE/10, la misma que informaba sobre el trabajo de levantamiento geodésico WGS 84 efectuado por la empresa PSOMAS en 17 aeropuertos de los Estados de la región Latinoamericana, y explicaba los antecedentes, la finalidad y los alcances del acuerdo firmado en Panamá, el 24 de junio de 1998, entre el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica (a través de la Agencia de Comercio y Desarrollo (TDA)) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

64. Dicha información se completó con la presentación del señor Fred W. Henstridge, Vice Presidente de la PSOMAS (**Adjunto 7**), con lo que el Comité Ejecutivo conoció directamente el resultado de estos trabajos.

65. Finalmente, el Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI realizó una presentación sobre la transición a los sistemas CNS/ATM en las regiones CAR/SAM, la misma que daba a conocer el Plan Regional CAR/SAM para la implantación de los sistemas CNS/ATM; el Proyecto RLA 98/003 transición a los sistemas CNS/ATM; ensayos RNAV; y ensayos SBAS (**Adjunto 8**).

66. Con respecto a lo manifestado por la delegada de Brasil, los Expertos consideraron conveniente que se enviara, a la Secretaría, el informe de los temas tratados en dichas reuniones, a fin de que esta última los circule a los Estados y realice un seguimiento sobre la materia.

67. Sobre el trabajo efectuado por la empresa PSOMAS, el Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI manifestó que estos trabajos tenían una relación directa con la implantación de los sistemas CNS/ATM; asimismo, que este trabajo había sido muy bien dirigido por esta empresa, a través de la CLAC, y considerando que los sistemas CNS/ATM no se pueden utilizar sin la implementación del sistema WGS 84, sugirió al Comité Ejecutivo que se continúe apoyando este tipo de proyectos en otros aeropuertos de la región.

68. Con relación a la presentación sobre los sistemas CNS/ATM, los Expertos consideraron el interés que había generado en la región estos procesos y observaron la necesidad de mantenerse informados.

## **Conclusión**

69. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente la información y sugerencias proporcionadas y acordó lo siguiente:

- a) Encargó a la Secretaría que continúe impulsando el Programa de Trabajo

de la CLAC e informe continuamente a los Estados sobre el desarrollo de las distintas tareas.

- b) Instó a los Estados miembros a colaborar y participar en los procesos de implantación de los sistemas CNS/ATM, tomando en cuenta que este trabajo permitirá el desarrollo de la aviación civil en la región.

**Cuestión 3 del**  
**Orden del Día:**

**Revisión del Programa de Reuniones de la CLAC para el año 2000.**  
**Tarea No. 14 de la Secretaría.**

Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/04

70. La Secretaría presentó la nota de estudio en la que se adjuntaba el programa de reuniones para el año 2000, el mismo que incluía las reuniones del Grupo *ad hoc* encargado de la revisión y actualización de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y que también consideraba la participación de la CLAC en otras reuniones, particularmente en la “*Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea*”, que se llevará a cabo en Montreal, Canadá, del 19 al 28 de junio del 2000.

71. En dicha nota de estudio sugería también que, en vista de que la fecha en que se tenía previsto llevar a cabo la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (21 al 25 de noviembre del 2000) coincidía con la fecha en que se realizaría el Período de Sesiones del Consejo de la OACI, se realizase un cambio de fecha adelantándola a la segunda semana de noviembre, es decir, del 6 al 10 de noviembre del presente año.

72. Durante el debate, los expertos sugirieron al Comité Ejecutivo algunos cambios adicionales al programa de reuniones de la CLAC, referente a las reuniones del Grupo *ad hoc* encargado de la revisión y actualización de las Decisiones de la CLAC que debían efectuarse durante sólo un día antes de cada reunión. Asimismo, debía considerarse que durante la XIV Asamblea Ordinaria, estaba previsto realizarse una “Cumbre de Latinoamericana de Aviación Civil” al más alto nivel, con la participación de las más altas autoridades de aviación civil y de las líneas aéreas. Por otro lado, se debía incluir en el programa el Seminario/Taller para la implantación del sistema estadístico de la CLAC, dirigido a los Jefes del Área de Estadística de los Estados de la Región y el Seminario AVSEC/FAL co-patrocinado por CLAC, OACI, FAA (EE.UU.) y Uruguay.

***Conclusión***

73. El Comité Ejecutivo acogió favorablemente las sugerencias de los delegados y encargó a la Secretaría realizar las modificaciones para la actualización del programa de reuniones de la CLAC, circularlo a las administraciones de aviación civil y realizar las coordinaciones pertinentes con los Estados sedes.

**Cuestión 4 del**  
**Orden del Día:**

**Seguimiento y evaluación de los aspectos económicos, políticos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y sub-regional.**  
***Tarea No. 5 del Comité Ejecutivo***

74. La Secretaría presentó la nota de estudio, informando sobre los últimos acontecimientos respecto a la Conferencia Ministerial “La Aviación en el siglo XXI - Más allá de los cielos abiertos” (Chicago, Estados Unidos, del 5 al 7 de diciembre de 1999), el Acuerdo de Fortaleza, la Reunión de Autoridades Técnicas del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) (Lima, Perú, 8 de marzo de 2000), la XIV Feria Internacional del Aire y del Espacio “FIDAE 2000” (Santiago, Chile, del 27 de marzo al 2 de abril de 2000), y la Primera Ronda de Negociaciones sobre Servicios en el seno del ALCA (Miami, Estados Unidos, 29 de febrero de 2000).

75. Con respecto al Acuerdo de Fortaleza, el experto brasileño aclaró que Brasil y Paraguay lo habían ratificado desde 1997 y posteriormente Bolivia y Uruguay, entrando en vigor a partir del 9 de abril de 1999. Sobre este mismo tema, el representante de Chile informó que su país había iniciado los trámites para su adhesión al Acuerdo.

76. En lo que tiene que ver con el Acuerdo de Libre Comercio, la delegada de Brasil manifestó que se debía aclarar que el Mercosur también había trabajado sobre un texto que fue presentado al Grupo de Negociación de Servicios – GNS, en concordancia con los cuatro Estados participantes en el ámbito del ALCA como un solo bloque. Informó, además, respecto a los sectores de servicios que no estaban contemplados por este Acuerdo que sería conveniente la inclusión de los mismos. En tal sentido, puso a disposición de los participantes del Comité Ejecutivo la propuesta del Mercosur, documento que debía distribuirse para conocimiento de todos los Estados miembros.

### **Conclusión**

77. El Comité Ejecutivo tomó nota de la información proporcionada por los Expertos y encargó a la Secretaría:

- a) Continuar con la tarea de seguimiento y evaluación de los aspectos económicos, políticos y jurídicos de los procesos de integración mundial, regional y sub-regional.
- b) Circular a los Estados miembros la información proporcionada por la delegación de Brasil sobre la propuesta del Mercosur para la preparación del texto del capítulo de servicios en el marco del ALCA.

### **Cuestión 5 del Orden del Día:**

#### **Presentación del nuevo programa computarizado de estadísticas de origen y destino.** ***Tarea No. 22 de la Secretaría***

### Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/06

78. La delegación de Chile presentó la nota, recordando que la Secretaría había venido trabajando en el desarrollo de un nuevo programa estadístico que reemplazara al actual, teniendo como fundamento la Resolución A12-12. En consideración a esto, funcionarios de la Junta de Aeronáutica Civil de Chile, junto con la Secretaría de la CLAC, estaban desarrollando el nuevo programa.

79. Recordó, además, que el objetivo de este proyecto apuntaba a entregar a las

administraciones de aviación civil de la región un programa amigable, sencillo y de fácil manejo que permita al personal encargado de las estadísticas, ingresar la información del tráfico origen y destino recopilada mensualmente, correspondiente a los datos notificados por las líneas aéreas que operan en cada país.

80. En esta ocasión, se hizo una presentación de los menús básicos, tanto del Programa Estado como del Programa CLAC y del funcionamiento del Programa CLAC. Asimismo, se distribuyó entre los Estados asistentes el Manual de Operaciones y el Programa Estado, con el



propósito de que las administraciones de aviación civil puedan utilizar el programa para el envío de los datos estadísticos de tráfico.

81. Respecto al Programa CLAC, se informó que éste se encontraba en etapa de revisión y que culminaría con la confección del manual de operaciones correspondiente y posterior entrega a la CLAC, ya sea en diskette o vía correo electrónico.

82. El Comité Ejecutivo consideró conveniente que, para ayudar a que este objetivo se logre, sería importante la realización de un Seminario/Taller, a corto plazo, con los funcionarios encargados de las estadísticas de cada Estado, el mismo que serviría para aclarar cualquier duda sobre la aplicación del Programa Estado e iniciar su implementación.

83. El representante de la IATA felicitó a los expertos por el trabajo realizado y, sobre todo, por la transparencia del sistema, y ofreció su colaboración, comprometiéndose a realizar las gestiones pertinentes para que se contacten con el Departamento de Estadísticas de la IATA.

84. El Comité Ejecutivo observó que, para que el sistema alcance los objetivos previstos, era necesario que los Estados envíen regular y oportunamente la información a la Secretaría, y que se haga un llamado a las líneas aéreas a fin de que éstas apoyen a los Estados, ya que ellos también son beneficiarios del Sistema.

85. El delegado de Chile ofreció su país como sede para que se realice el Seminario/Taller sobre el sistema estadístico de la CLAC y sugirió que la Secretaría buscara la fecha apropiada para la realización del mismo.

### **Conclusión**

86. En ese orden de ideas, el Comité Ejecutivo tomó conocimiento del trabajo efectuado por los Expertos y acordó lo siguiente:

- a) Encargar a la Secretaría realice las coordinaciones pertinentes para llevar a cabo un seminario/taller sobre el sistema estadístico de la CLAC, de acuerdo al ofrecimiento de la delegación de Chile, el mismo que debería contar con la participación de los jefes o responsables del área estadística de los Estados miembros.
- b) Instar a los Estados miembros a que cumplan con enviar la información estadística regular y oportunamente, de manera tal, que se permita el intercambio de información actualizada.
- c) Hacer un llamado a las líneas aéreas a fin de que colaboren apoyando a los Estados en el envío oportuno de la información estadística.

### **Cuestión 6 del**

**Orden del Día:** **Revisión de las Resoluciones, Recomendaciones y Conclusiones de la CLAC (Informe de la Primera y Segunda Reunión del Grupo *ad hoc* y nuevos Proyectos de Decisión).**

***Tarea No. 17 de la Secretaría y 13.1 del Comité Ejecutivo***

87. La Secretaría presentó la nota de estudio en la que sometía a consideración del Comité Ejecutivo los informes de las dos primeras reuniones que había llevado a cabo el Grupo *ad hoc* encargado de la revisión y actualización de las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y los tres primeros Proyectos de Decisión. La primera de ellas, los días 22 y 23 de noviembre de 1999, en la ciudad de Lima, Perú, se aprobó la metodología de trabajo y analizó el primer “paquete de sugerencias”, correspondiente a un grupo de 32 Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC. En la segunda reunión, que tuvo lugar los días 6 y 7 de marzo del 2000, los expertos analizaron el segundo “paquete de sugerencias”, del que habían formado parte 69 Decisiones.

88. Por otro lado, dio a conocer sobre la tercera reunión que el citado Grupo realizó el día 8 de mayo de 2000, en la ciudad de Quito, Ecuador, y en la que se avanzó con la revisión de nuevos Proyectos de Decisión, los mismos que serían analizados por el GEPEJTA en su próxima reunión (San José, Costa Rica, 11 de julio de 2000).

89. Sin mayores comentarios, los Expertos acogieron favorablemente los informes presentados por la Secretaría y los tres primeros Proyectos de Decisión presentados por el GEPEJTA.

## **Conclusión**

90. El Comité Ejecutivo, luego de realizar el análisis pertinente, acogió favorablemente los informes de las dos primeras reuniones del Grupo *ad hoc* y acordó aprobar los siguientes Proyectos de Recomendación, a fin de que sean presentados a la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC:

- a) Estado de aprobación de enmiendas al Estatuto de la CLAC (**Adjunto 9**).
- b) Pronta ratificación de diversos convenios y protocolos (**Adjunto 10**).
- c) Enmiendas a la Recomendación A10-7: Cartilla sobre los Derechos del Usuario (**Adjunto 11**).

## **Cuestión 7 del Orden del Día:**

**Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea (ANSCConf 2000) (revisión de notas de estudio).**

***Tarea No. 14 del Comité Ejecutivo***

Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/08

91. Tal como lo solicitara el Comité Ejecutivo en su LV Reunión (Lima, Perú, noviembre de 1999), la Secretaría presentó un proyecto de nota de estudio que presentaría la CLAC durante la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea (ANSCConf 2000), que tendrá lugar en Montreal, Canadá, del 19 al 28 de junio del presente año, el mismo que, en términos generales, presenta información sobre el trabajo realizado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil en materia de “privatización de aeropuertos” y sobre los elementos que deberían tomar en cuenta los Estados cuando desarrollen este tipo de procesos. En dicho proyecto se incluía, además, los temas relacionados a la comercialización de aeropuertos, comprendida la participación privada (privatización y concesión), y daba a conocer a la comunidad aeronáutica internacional la situación en la región, el cobro de tasas y derechos aeroportuarios, la protección contra el abuso de los monopolios, y la

necesidad de asistencia a los Estados para el análisis financiero en los procesos de privatización.

92. Chile hizo una presentación sobre la experiencia chilena en la inversión privada de los aeropuertos de su país, la misma que mostró brevemente el marco general, el sistema de concesiones, el modelo chileno y los resultados obtenidos. La información pertinente se acompaña como **Adjunto 12**.

93. Durante el debate, los delegados sugirieron a la Secretaría la presentación de una nota de estudio menos extensa, la misma que debía tomar como punto focal la Recomendación A13-4 y hacer referencia a la Declaración de Santiago. A efectos del envío oportuno a la OACI, se acordó que, con la anuencia de la Presidencia, se remita en versiones español e inglés.

### **Conclusión**

94. El Comité Ejecutivo encargó a la Secretaría la corrección del proyecto de nota de estudio, someterla a consideración de la Presidencia, y remitirla a la OACI, lo antes posible.

### **Cuestión 8 del Orden del Día:**

#### **Informe de la Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Quito, Ecuador, 9 de mayo de 2000)** ***Tarea No. 10 del Comité Ejecutivo***

Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/14

95. El Coordinador de la Junta General del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional presentó la nota de estudio, en la que informaba sobre los acuerdos alcanzados en su tercera reunión, efectuada el día 9 de mayo de 2000, en la ciudad de Quito, Ecuador.

96. En cuanto a la situación de las adhesiones de los Estados al sistema, informó que los Estados que habían firmado el Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional eran Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay y Perú. Adicionalmente, Panamá, Bolivia, Cuba, República Dominicana, Francia, Guatemala, México y Uruguay habían manifestado su interés por adherirse; asimismo, la delegación de Estados Unidos había manifestado su apoyo a las iniciativas de la región en esta materia, y la empresa Airbus Industrie había solicitado participar del Sistema.

97. Sobre los Estados centroamericanos, el Coordinador manifestó que se había tomado conocimiento de la constitución de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica (ACSA) dentro de la estructura de la Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA) y que su admisión podría estudiarse adecuadamente después de tomar conocimiento de los Estatutos de ese organismo, suministrándole a su vez los documentos y el Reglamento que amparan el establecimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

98. Por otro lado, informó que la Junta había acordado incluir algunas modificaciones, de conformidad a las propuestas de enmienda presentadas, tanto por la delegación de Brasil como por la de la misma Junta.

99. Seguidamente, se refirió a la suscripción de la carta de acuerdo de fondos de fideicomiso y del documento de proyecto RLA/99/901 por parte de los Estados participantes las candidaturas a los puestos del Comité Técnico, el programa anual de actividades del sistema para el año 2000 y otros asuntos. Sobre esto último, informó que la Junta había convenido celebrar su próxima reunión en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, el 12 de setiembre de este año, un día antes de la celebración de la LVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC; asimismo, la celebración de un seminario/taller de trabajo sobre los objetivos del sistema regional, a llevarse a cabo un día antes de la próxima reunión de la Junta General.

100. *Durante el debate, los delegados tomaron nota de los planteamientos propuestos por el Coordinador de la Junta General del Sistema para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.*

101. De igual manera, aprovechando este punto del Orden del Día, el Comité Ejecutivo pasó revista a las enmiendas propuestas para modificar el Memorándum de Entendimiento suscrito entre la CLAC y la OACI para promover el establecimiento del Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y el Reglamento del Sistema, aprobando los nuevos textos (**Adjuntos 13 y 14**) y encargando a la Presidencia que inicie el trámite de modificación de conformidad al Artículo 5, numeral 4 del Memorándum de Entendimiento.

## **Conclusión**

102. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento del citado informe y acordó lo siguiente:

- a) Exhortar a los Estados, que aun no se habían adherido al Sistema, a que lo hagan lo antes posible, a fin de que éste pueda iniciar sus operaciones.
- b) Encargar a la Presidencia que inicie el trámite de modificación de conformidad al Artículo 5, numeral 4 del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la CLAC y la OACI.

## **Cuestión 9 del Orden del Día:**

### **Informe de la Presidencia sobre acciones tomadas.**

Nota de estudio presentada CLAC/CE/56-NE/12

103. *El Presidente presentó la nota de estudio, en la que informaba sobre la XI Feria Internacional del Aire y del Espacio “FIDAE 2000”, (Santiago de Chile, del 27 de marzo al 2 de abril del 2000), en la que se había emitido una declaración sobre los procesos de privatización de los aeropuertos en América Latina, “Declaración de Santiago”, la cual contenía algunos criterios sobre los procesos de privatización, que coinciden en gran parte con la Recomendación A13-4 promulgada por la CLAC en la XIII Asamblea Ordinaria (Santiago de Chile, julio de 1998).*

104. *Por otro lado, a pedido de las líneas aéreas, sugirió al Comité Ejecutivo, la realización de una Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil durante la celebración de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, 6 – 10 de noviembre de 2000), en la que participarían las más altas autoridades aeronáuticas y máximos directivos de las líneas aéreas, y cuyo objetivo sería mantener un diálogo entre las autoridades latinoamericanas y las líneas aéreas de la región, para proyectar al transporte aéreo en el nuevo milenio y estrechar vínculos entre los*

*involucrados. Al respecto, la Secretaría presentó una amplia lista de temas que podrían ser discutidos en esta Cumbre.*

105. Durante el debate, los delegados manifestaron que se debía hacer una selección sobre los temas a tratar, con el propósito de que sean analizados con mayor profundidad, de tal manera que se puedan alcanzar mejores conclusiones. En tal sentido, se acordó que la Secretaría, en coordinación con AITAL e IATA, revise los temas y elabore un proyecto de agenda para discutirla en la próxima reunión del Comité Ejecutivo.

### **Conclusión**

106. El Comité Ejecutivo acordó:

- a) Aprobar la realización de la “Cumbre Latinoamericana de Aviación Civil”, la misma que se realizará en un día intermedio de la Asamblea de la CLAC.
- b) Encargar a la Secretaría que, en coordinación con AITAL e IATA, revise los temas y elabore un proyecto de agenda para ser discutida en la próxima reunión del Comité Ejecutivo.

### **Cuestión 10 del Orden del Día:**

#### **Contribuciones de los Estados miembros de la CLAC al Presupuesto. Estado de Pago de cuotas correspondientes al período 1992 - 1999 / Sesión a puerta cerrada.**

Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/09

107. La Secretaría presentó la nota de estudio, la misma que incluía el estado de pagos de las contribuciones y los saldos pendientes para el período 1992-1999, en el que se observaba que, hasta esa fecha, cuatro Estados miembros mantenían un saldo pendiente correspondiente a los años 1992 – 1998 y ocho Estados respecto a 1999.

108. Con respecto a las cuotas correspondientes al “Presupuesto Especial” para la celebración de la I Asamblea Extraordinaria de la CLAC - 25° Aniversario, informó que, a la fecha, solamente tres Estados se encontraban pendientes de cancelar la cuota establecida por la XIII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santiago de Chile, julio de 1998).

109. Durante el debate, el delegado de Colombia informó que la aprobación del pago de las cuotas pendientes se estaba tratando en la Cámara del Congreso de su país y que la cancelación

de los valores, así como el depósito de instrumentos para la aprobación del Estatuto, se realizaría en un corto plazo.

## **Conclusión**

110. El Comité Ejecutivo tomó nota de lo expuesto e instó a los Estados miembros, que aun no lo han hecho, que adopten las medidas necesarias para cancelar sus obligaciones financieras con la Comisión lo antes posible.

## **Cuestión 11 del Orden del Día:**

### **Otros Asuntos.**

Nota informativa CLAC/CE/56-NI/01  
Nota informativa CLAC/CE/56-NI/02  
Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/13  
Nota informativa CLAC/CE/56-NI/03  
Nota informativa CLAC/CE/56-NI/04  
Nota informativa CLAC/CE/56-NI/05  
Nota de estudio CLAC/CE/56-NE/11

## **La importancia de mantener normas aeronáuticas mundiales uniformes**

111. La Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de América se refirió a la nota presentada referente a la importancia de mantener las normas aeronáuticas mundiales uniformes para la industria de la aviación. En la nota se hacía mención a los impactos potenciales del reglamento de "No-Agregar" o "hushkit" de la Unión Europea (UE) y sobre el Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional, Organismo encargado de la promulgación de normas internacionales en el campo de la aviación civil internacional. En dicho documento se informaba la razón por la que los Estados Unidos habían iniciado un proceso de resolución de litigio ante la OACI por la acción de la UE, y solicitaba que los Estados miembros de la CLAC se opongan expresamente a la regulación de la UE y a las restricciones unilaterales similares impuestas sobre aeronaves, que podrían debilitar aún más el proceso multinacional de la OACI. El texto la presentación se acompaña como **Adjunto 15**.

112. Por su parte, la representante de la Comisión Económica Europea, manifestó, entre otras cosas, que Europa había insistido desde hace mucho tiempo ante el Comité de Medio Ambiente de la OACI (CAEP), sobre la necesidad de revisar los estándares de ruido vigentes, pero que, desafortunadamente, este tema se había tratado con muy baja prioridad; asimismo informó, que Europa estaba enfrentando un problema creciente en el deterioro del medio ambiente debido al ruido producido por las aeronaves, que se agravaba con el crecimiento del tráfico aéreo y la congestión de las operaciones aéreas. Finalmente, informó que la Comisión Europea estaba activamente comprometida a trabajar en el marco de la OACI, a fin de desarrollar nuevos estándares de ruido y a la espera de que en la 33 Asamblea de la OACI, dicho propósito culmine exitosamente. El texto de la presentación se acompaña como **Adjunto 16**.

113. Abierto el debate, el delegado de México presentó una declaración, manifestando que todo Estado, al hacerse miembro de la OACI, adquiriría la obligación de observar lo dispuesto por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos. Asimismo, indicó que su país privilegiaba las normas y métodos recomendados por la OACI, por lo que estaba en contra de cualquier medida unilateral que un Estado o grupo de Estados aplique o pretenda aplicar, que no esté en concordancia con esas normas. Manifestó también la posición de su país contra toda

promulgación de disposiciones que, como en el caso de la Comunidad Europea o en cualquier otro caso, estuviesen fuera del marco normativo de la OACI y finalmente que iban a apoyar toda acción que se tome en contra de dichas disposiciones. A esta declaración se sumó la del delegado de Costa Rica, considerando importante que antes de que todos los Estados avalen cualquier tipo de proceso, éste tiene que haber sido revisado por el Consejo y por todos los medios a través de la OACI.

114. Por su parte, el delegado de Brasil expresó que cualquier medida unilateral que esté en desacuerdo con las normas de la OACI es condenable, pues ese Organismo era el foro apropiado para la discusión y promulgación de normas en materia de medio ambiente en la aviación civil internacional. Expresó que, aprovechando esa oportunidad, deseaba expresar su criterio en el sentido de que la OACI constituía el único foro para discutir asuntos de la aviación civil internacional, y que al analizar la nota presentada por la FAA/USA, encontraba los siguientes planteamientos sobre los que su delegación expresaba su respaldo: *“Las acciones unilaterales para enfrentar las preocupaciones medioambientales debilitan las normas internacionales y la habilidad de la OACI para enfrentar los retos medioambientales, tomando en consideración los intereses de todos sus miembros”*; *“las normas mundiales uniformes prevén la estabilidad que la industria debe tener para seguir proporcionando el servicio seguro, eficiente, confiable y competitivo del que dependen nuestras economías”*, y; *“la OACI es la autoridad adecuada para dictar las normas y resolver asuntos relacionados al ruido de las aeronaves”*.

115. Partiendo del texto señalado, presentó algunas inquietudes: ¿Se debía considerar la participación de la OACI sólo en materia de medio ambiente? ¿Qué pasaba con respecto a la intervención de la OMC en aspectos de competencia de la OACI? ¿Qué sucedía cuando los Estados Unidos intentaba exigir que los aeropuertos de otros Estados fuera de su territorio mantuviesen las mismas condiciones que los de su territorio? (medida unilateral que felizmente estaba suspendida pero no derogada), ¿No deberían también en este caso, regir las normas de la OACI?. Preguntó además que, si teniendo la OACI un programa universal de auditoría para la vigilancia de la seguridad operacional y unilateralmente se estaban haciendo auditorías por separado ¿La OACI era el foro apropiado o no? En todo caso, recordó que, en muchas oportunidades, estas decisiones se tomaban en niveles superiores, pero en ese momento Estados Unidos estaba solicitando cerrar filas para que sea la OACI el foro adecuado en materia de medio ambiente, y concordó que se apoye, pero que agradecería se tomara en cuenta lo señalado.

116. A las expresiones vertidas por el delegado de Brasil se sumó el delegado de Perú quien dijo además que la OACI era el Organismo responsable para dirimir en asuntos de aviación civil internacional y por tanto en la protección del medio ambiente. Aclaró además que, en materia de seguridad operacional, había una falta de consistencia o de coherencia en la posición de los Estados Unidos, ya que el programa IASA era unilateral y no se estaba siguiendo el procedimiento establecido en los acuerdos bilaterales y se entendía que lo hacían por una obligación legal al interior de Estados Unidos, no obstante existir el programa de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI que se encontraba vigente desde 1999 y en el marco del cual, ya se habían hecho la primera y segunda auditorías en su país y que se encontraban desarrollando el plan de acción de la OACI. Consecuentemente, consideró que Estados Unidos debería adoptar una posición coherente, a efectos de evitar que la OACI se debilite como aparentemente se estaba pretendiendo con la reglamentación europea.

117. Seguidamente, el delegado de Argentina también manifestó su posición contraria a cualquier tipo de discriminación que se pueda aplicar fuera del ámbito reconocido por la OACI. Con relación al problema del ruido, expresó que cuando un Estado certificaba la reforma de una aeronave, adquiría una responsabilidad, la misma que debía ser aceptada en virtud a lo



establecido por la OACI, a menos que alguien sintiese que esas normas no se cumplen, en cuyo caso, debería iniciar ante el organismo internacional, la recusación por incumplimiento de dichas normas. Manifestó además, que el mismo derecho que certifica a una aeronave como Etapa III, también puede re-certificar una aeronave de la misma manera en cualquier momento y ese derecho debe ser reconocido, a menos que se pueda probar lo contrario. En este sentido, consideró que la posición argentina era clara, mientras no se pueda aprobar lo contrario, deben aceptarse las re-certificaciones que cambien la condición de una aeronave para cumplir una norma establecida.

118. A las declaraciones de México, Brasil y Argentina, se sumaron las de los delegados de Ecuador, Uruguay, Cuba, Bolivia y Chile, quienes en términos generales, condenaban cualquier medida unilateral tomada por cualquier Estado o grupo de Estados fuera del marco de la OACI, considerando por lo tanto a la OACI, como el único foro para dirimir cualquier tipo de situación en cuanto a las normas internacionales establecidas en el marco de la aviación civil internacional, debiendo evitar todo intento discriminatorio que se aparte de este contexto.

119. Por otro lado, el Secretario recordó que, durante la Cuarta Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/4) (Montevideo, Uruguay, setiembre de 1999), se había acordado, entre otras cosas, la constitución de un Grupo *ad hoc* que trabajaría sobre los temas de medio ambiente en la región latinoamericana, llevando adelante un proceso de evaluación a fin de buscar una política regional en esta materia. Recordó además, que este Grupo estaba constituido en principio por Argentina, Brasil (relator), Chile, Uruguay y AITAL, invitando a los delegados a conformar este Grupo y designar un representante lo antes posible, a fin de que la primera reunión se lleve a cabo aprovechando la próxima reunión del GEPEJTA (San José, Costa Rica, julio de 2000). Al respecto, el delegado de Ecuador manifestó el interés de su país de participar en el citado Grupo y exhortó a los Estados que aun no lo han hecho, informen a la Secretaría, lo antes posible, sobre la designación de su representante, para cuanto antes iniciar el trabajo previsto.

## Conclusión

120. Luego del debate, el Comité Ejecutivo tomó nota de lo expuesto por los delegados y acordó condenar cualquier medida unilateral promulgada por cualquier Estado o grupo de Estados, que se aparte de las normas, reglamentos y directrices de la OACI, y reafirmar la competencia de ese Organismo en materia de aviación civil internacional, a la luz del Convenio de Chicago y sus anexos.

Declaración del Presidente Clinton sobre la decisión de los Estados Unidos de suspender la degradación de la precisión del sistema de posicionamiento global

121. La Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de América también se refirió a su nota informativa que contenía la declaración del Presidente Clinton sobre la decisión de ese país de suspender la degradación de la precisión del Sistema de Posicionamiento Global. En dicho documento se llamaba a esa característica de degradación como “disponibilidad selectiva – DS”.

122. Precisó además, que la decisión de discontinuar la DS era la última medida para conseguir que el GPS responda de una mejor manera a las necesidades de los usuarios civiles y comerciales a nivel mundial, de manera que se beneficien más aun la seguridad del transporte a nivel mundial y los intereses científicos y comerciales.

## Conclusión

123. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento de la información presentada.

### **Costos por el uso de la infraestructura aeroportuaria en América Latina**

124. El delegado de la IATA presentó la nota de estudio CLAC/CE/56-NE/13, en la que daba a conocer la posición de esa Asociación frente al tema de los costos por el uso de la infraestructura aeroportuaria y de ATS en América Latina, con miras a que este organismo intergubernamental, determine una política a seguir en la próxima Conferencia ANSConf 2000, que se realizará en Montreal, Canadá, entre los días 18 y 29 de Junio próximos, y futuras acciones que sean pertinentes frente a este grave problema.

125. Asimismo, se refirió a los puntos tratados con motivo de la Conferencia IATA/FIDAE “Wings of Change”, que se realizó los días 28 y 29 de marzo de 2000 y presentó la Declaración de Santiago, documento emitido como producto de las exposiciones del Coloquio. En tal sentido, sugirió al Comité Ejecutivo hacer suya la citada Declaración y presentarla como posición oficial de la CLAC ante la próxima Conferencia ANSConf 2000.

### **Conclusión**

126. El Comité Ejecutivo acordó hacer referencia a la Declaración de Santiago en la nota de estudio que presentará la CLAC para la Conferencia ANSConf 2000 (Montreal, Canadá, del 18 al 29 de junio de 2000).

La reforma a la regulación en la aviación y el GATS

### **Capacitación, Desarrollo y perfeccionamiento en la industria de la aviación** **Beneficios económicos del transporte aéreo**

127. EL delegado de la IATA presentó además, tres notas informativas CLAC/CE/56-NI/03, CLAC/CE/56-NI/04 y CLAC/CE/56-NI/05. La primera de ellas, sobre la Reforma a la Regulación en la Aviación y la importancia del rol que jugaba y podría llegar a jugar el GATS y la Organización Mundial del Comercio. La siguiente sobre la capacitación, desarrollo y perfeccionamiento en la industria de la aviación; y por último, la nota sobre los beneficios económicos del transporte aéreo.

### **Conclusión**

128. El Comité Ejecutivo tomó conocimiento de las notas informativas presentadas por la IATA.

### **Panel sobre facilitación**

129. Finalmente, la Secretaría presentó la nota de estudio CLAC/CE/56-NE/11, en la que sugería al Comité Ejecutivo, considerando la necesidad prioritaria de impulsar y continuar con el seguimiento de la facilitación en la región, se autorice la realización de un Panel sobre Facilitación con motivo del GEPEJTA/6, dejando el Panel sobre la implantación en la región del “Convenio para la Unificación de ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional o Convenio de Montreal” para una próxima oportunidad.

130. Al respecto, los directores de aeronáutica civil allí reunidos, tomaron conocimiento de la realización de los siguientes eventos: Seminario AVSEC/FAL y Conferencia sobre

Seguridad Aeroportuaria. El primero de ellos constaba en el Programa de Reuniones de la OACI/ Región SAM, para el mes de octubre del presente año, y el segundo venía organizándose por la Autoridad Aeronáutica de Uruguay con el apoyo de la FAA de los Estados Unidos.

131. Con la anuencia de los representantes del Gobierno uruguayo, de la FAAUSA y de la OACI, presentes en la reunión, los delegados sugirieron la realización de un solo evento.

### **Conclusión**

132. Considerando la necesidad de aunar esfuerzos y evitar la duplicidad de tareas, el Comité Ejecutivo sugirió la realización de un solo evento, que sería el Seminario AVSEC/FAL, en principio previsto por la OACI, apoyado por la FAA, el Gobierno uruguayo y la CLAC, el mismo que se llevaría a cabo en la ciudad de Montevideo, del 23 al 27 de octubre de 2000.

### **Clausura**

133. El Presidente de la CLAC agradeció a las Autoridades de Ecuador la cálida recepción y su hospitalidad. También agradeció la participación de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC, de los otros delegados y observadores, resaltando el éxito del evento ya que se habían alcanzado importantes acuerdos. Asimismo, agradeció a la Secretaría por el apoyo que había brindado para el desarrollo de la reunión y les deseó un feliz retorno a todos los delegados.

134. Por su parte, el Señor Brigadier General César Naranjo Avila, Director General de Aviación Civil del Ecuador, dirigió unas palabras a la concurrencia, expresando la gran satisfacción de su Administración por la productiva reunión realizada y procedió a la clausura de la reunión, deseando a los participantes un feliz retorno a sus países.